ARIPI ROMÂNEȘTI



Director, C-dor av.
AL. DEMETRES

LT FLORESCU STEFAN

26

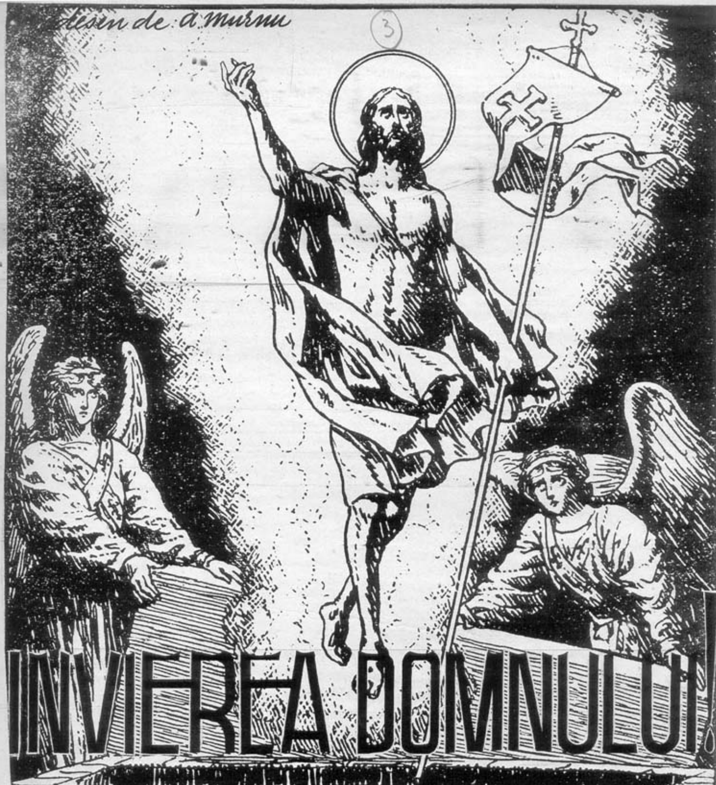
ADJ. AV. ILIESCU GH.

Număr special
de PAȘTI

UL II, Nr. 38-39
PRILIE 1943

HRISTOS A INVIAT!

(Foto: Titi Constantinescu)



ŞI în acest an, Invierea Domnului Isus Christos găseşte pe sburătorii noştri în plină activitate, în plină luptă!

Participând — în fruntea măreţei noastre oştiri — la cea mai gigantică Cruciadă din istoria lumei, sburătorii români se găsesc şi în acest an, departe, mult departe de casele şi familiile lor, precum şi de liniştea cuvenită unei creştineşti sărbătoriri a Sf. Paşte.

Acolo, pe întinsele câmpii păgâne, unde se scrie astăzi istoria lumei noui şi se dă bătălia pentru dreptate şi lumină, aviaţia română culege victorii după victorii, sub semnul Sf. Cruci, înscris în cugetul, în sufletul şi pe aripile glorioaselor lor păsări de oţel.

Sburând la mii de metri înălţime, strânşi în formaţiuni masive de bombardament şi vânătoare sau izolaţi în cercetători ai unor ţinuturi vrăjmaşe, sburătorii României vor sărbători şi în acest an Sfânta Inviere în alarmă sau în vâltoarea unor lupte grele ce se dau acolo, sus, în imensul şi impresionantul ocean aerian.

Invierea Domnului din acest an găseşte aviaţia şi oştirea noastră în aceeaşi încordare a unor drepte năzuinţi, în aceeaşi atitudine dârză de cavaleri legendari!

Dela adăpostul şi liniştea pe care ne-o asigură vitejia lor, o ţară întreagă îi admiră, o sfântă biserică îi binecuvintează!

Iar azi, cuvintele pe cari milioane de creştini le vor rosti în noaptea Sfintei Invieri, să însemne pentru apărătorii ţării noastre: victorie, lumină, viaţă!

Christos a înviat!

AL. DEMETRESCU

AVIAȚIA ITALIANA



ÎN ziua de 28 Martie a. c. aviația italiană a sărbătorit a 20-a aniversare de rodnică, îndrăsneață și glorioasă existență.

Sburătorii Italiei sunt cunoscuți României cu mult înainte de actualul războiu. Numele și glorioasele fapte de arme ale maiorului *Baracca*, as cu zeci de victorii în primul războiu mondial, este tot atât de familiar printre sburătorii români ca și numele foștilor mei camarazi căzuți, ca și el, pentru patriile noastre și pentru o aceeași cauză.

Mai târziu — odată cu renașterea Italiei sub mâna de fier și geniul creator al Marelui *DUCE MUSSOLINI*, el însuși sburător — aviatorii italieni au cucerit simpatia și admirația lumii întregi prin îndrăsnețele și minunatele lor manifestări aeriene, prin recordurile mondiale stabilite — cari dovedeau totdeodată și calitățile superioare ale unei industrii naționale — dar mai ales prin acele memorabile raiduri de cucerire a văzduhului și căilor lui, poruncite de *DUCE* și conduse de mult regretatul sburător mareșalul *ITALO BALBO*.

Cu această binemeritată faimă, au sosit în România — acum vre-o cinci ani — un grup de sburători italieni.

Solicitați de aviația noastră, ei au activat aproape trei ani ca instructori de sbor pe aerodroamele școlilor române de pilotaj, formând zeci de tineri piloți români, inițiindu-i în tainele sborului și transmițându-le — cu râvnă, pricepere și devotament — minunata lor artă și îndelungata lor experiență.

Odată cu deslănțuirea războiului sfânt contra bolșevismului, România, sub conducerea fermă și de înalt patriotism a Mareșalului ION ANTONESCU — Conducătorul Statului — și-a legat soarta cu sinceritate și lealitate de puterile Italiei și Germaniei. Primul grup de



Vapor englez scufundat de aviatorii italieni. *(Luce)*



Formație de avioane italiene patrulând deasupra Mediteranei. *(Luce)*



Îmbarcarea pentru zborul de noapte. *(Luce)*

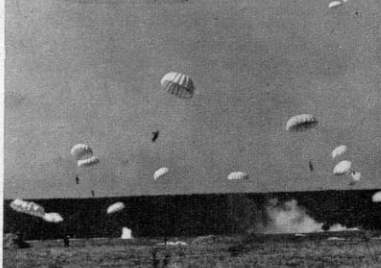
sburători italieni — oțeliți în glorioasele lupte din Spania și Africa — au trecut, prin țara și capitala noastră, spre frontul de Est.

La scurt interval, faptele lor de arme ne-au fost cunoscute. Modești la pământ, dar cutezători și bravi în aer, sburătorii Italiei — luptând adesea plan la plan cu sburătorii României — au deschis pârtia și au luminat calea glorioaselor unități terestre italiene, în spațiul rezervat lor, din imensul front aliat.

Înțeleg ce înseamnă sufletește să lupți departe, de țara și de familia ta! Sburătorii italieni depe frontul de Est au fost luptătorii aerieni veniți cei mai de departe. Cu toate acestea, patriotismul, bravura și ardoarea lor combativă a rămas întreagă, neatinsă, exemplară! Zecile de avioane Rata doborîte în grele lupte de către acel mănunchi de sburători italieni este dovada cea mai prețioasă a unei atitudini neșovăelnice și a glorioaselor lor fapte. Acolo, departe, în vâltoarea giganticei lupte dintre două lumi, sburătorii italieni nu au avut decât un singur gând, un singur dor, o singură credință: Patria!

Mulți au căzut! Pierderi scumpe, prieteni dragi, cavaleri legendari cari au purtat cu eroism și abnegație făclia biruinței și lumina sfântă a crucei!

Recenta pierdere a generalului italian *Pezzi*, generalul soldat, generalul erou — atât de apreciat și de



Lansarea în massă a parașutiștilor italieni înapoia liniilor dușmane *(Luce)*



Echipajul în încordată acţiune (*Luce*)

iubit—a îndurerat sufletele subalternilor, prietenilor şi camarazilor aliaţi!

Căzut în plină luptă — cu faţa la inamic — sburând în fruntea unităţii sale, generalul *Pezzi* va rămâne pentru noi toţi simbolul virtuţei militare italiene şi al sublimului sacrificiu pentru Patrie, Impărat şi Duce.

Recent, am avut cinstea să pătrund în câteva din bravele unităţi aeriene italiene ce luptă pe frontul Mediteranian. Am solicitat această vizită — nu pentru a mă convinge că ori unde se află sburătorii Italiei: în Africa, în Rusia sau pe deasupra ţării lor, se luptă cu o egală pricepere, bravură şi dorinţă de a învinge — ci pentru a le aduce salutul cald, sincer şi plin de admiraţie al sburătorilor camarazi români!

Departe, în mijlocul Mediteranei pe o mică insulă, am trăit câteva clipe printre vânătorii aerieni ai Italiei. Bravi şi impetuoşi, ei stau la pândă în înaltul cerului, stăvilind sborul distrugător al avioanelor vrăjmaşe. I-am văzut decolând cu zâmbetul pe buze, cu nepăsarea luptătorului de nădejde şi am asistat la reîntoarcerile lor încununate de victorie.

Am admirat plecările sobre — în miez de noapte — ale avioanelor trimotoare încărcate de bombe destinate organizaţiilor vrăjmaşe din Africa şi am avut cinstea să strâng mâna bravilor dintr'o unitate de aero torpiloare, chiar în momentul decolării lor către victoria dela Capul Bon.

Peste tot locul aceeaşi atmosferă tinerească, curată şi bravă, aceeaşi dorinţă de a purta lupta până la victoria totală.

Intr'una din deplasările mele, avionul militar trimotor avea ca pilot prim, pe însuşi generalul care mă însoţea. Am fost invitat să iau loc la



D. Comandor av. rtg. Al. Demetrescu, corespondent de răsboiu al Aerului în Italia, în mijlocul unui grup de sburători fascişti.

postul de pilot secund formând astfel un simbolic echipaj italo-român!

Sborul a decurs atât de normal, manevra de pilotaj atât de precisă încât uimirea şi admiraţiunea mea a fost justificate! Să mă ierte ilustrul meu însoţitor dacă-i divulg vârsta; nu am crezut însă, că am să întâlnesc vre-odată un general pilot, care la vârsta de 54 ani — după o atât de lungă carieră de sburător — să fie totuşi tânărul pilot al avionului militar care m'a purtat dela Cagliari la Alghero!

Cu astfel de şefi şi cu miile de admirabili sburători de care dispune, Italia nu va putea fi învinsă!

Victoria trebue şi va fi de partea Axei, ori care ar fi momentele grele prin care a trecut sau poate încă trece!

Victoria anglo-ruso-americană — această hibridă şi stranie împerechere — ar aduce întregii omenirii haosul roşu, întunericul, mizeria şi moartea, ştergând dintr'odată realizările şi viaţa celor 2000 de ani de lumină, artă şi creştinătate!

Victoria va fi de partea noastră! Vestitorii ei vor fi şi atunci, glorioşii sburători amici de pretutindeni! Şi în ziua aceia, pe sub măreaţa poartă a împăratului Constantin, vor intra în cetatea eternă, armatele italiene victorioase! In fruntea lor va defila armata azurie, sburătorii Italiei, încărcaţi de glorie şi de recunoştinţa unui întreg popor!

Comandor av. AL. DEMETRESCU

Formaţie de avioane fasciste decolând într'un sbor de noapte. *(Luce)*

Tun antiaerian făcând paza unui aerodrom Italian în Africa de nord. *(Luce)*


...de onoare italiană.



Două decenii de


D. Prof. Mihai Antonescu ascultând cuvântul de mulţumire al generalului de aviaţie Ugo Rampelli, comandantul aviaţiei italiene de pe frontul rus.


Generalul aviator Ugo Rampelli


D. Ministru General Gh. Jienescu, rostindu-şi discursul.



Prof. Mihai Antonescu trecând în revistă companiile de onoare



companía de onoare

aviație fascistă



D. General Șteflea, șeful Marelui Stat Major, de vorbă cu un ofițer general italian.

Pe aerodromul unei flotile de avia
din apropierea Capitalei a avut l
într'un cadru ostășesc, sobru și de cal
camaraderie, sărbătorirea a două d
cenii dela înființarea aviației italiene
armă de sine stătătoare, prin voin
Ducelui Mussolini.

Această festivitate ostășească a fo
onorată de prezența domnului Vice-Pr
ședinte al Consiliului de Miniștri Prof
sor Mihai Antonescu și a numeroa
personalități din lumea noastră milita
și aviatică. In extrem de numeroa
asistență am remarcat prezenta do
nilor: General de corp de armată
Pantazi, Ministrul Apărării Naționa
General de divizie Șteflea, șeful M.
M., General de escadră Gh. Jienesc
Ministrul Aerului, Renato Bova-Sco
Ministrul Italiei, General Gerstenbe
atașatul aeronautic al Germaniei, Co
nel De Porto, atașatul aeronautic
Italiei, Generalii Ugo Rampelli coma
dantul aviației italiene de pe fron
rus, Ramiro Enescu, Em. Ionescu, Ma
nescu Gh., C. Celăreanu, Gh. Vasiliu; C
lonelii: Napoli, Ungaro, Grenzorollo, N
dini; comandorii: Gârleanu, Caloia
Sahini, Romanescu, Aurel Grigoriu, e
etc...

A urmat o festivitate la Monumen
aviatorilor, iar după amiază, la Cer
Militar D. General Rampelli a vor
despre gloria aviației fasciste și frăț
de aripi germano-italiană-română.

Toate festivitățile au fost transm
la radio.



D. Prof. Mihai Antonescu de vorbă cu D. Renato Bova-Scopa Ministrul Italiei la București și cu Colonelul aviator De Porto atașatul Aeronautic al Italiei în România.



D. General av. Gerstenberg, atașatul aerului german la noi, semnând în cartea de aur a flotilei.



Un grup de ofițeri aviatori italieni.

Sburătorul

Bătălia ți-a împletit cunună
Energia și dârzenia „Dacă".
Credința și cinstea străbună
Urcându-te 'n sus ca o faclă.

Făurit din carpatică stâncă
Lovit-ai în hidra păgână
Oprind svârcolirea ce încă...
Rănită 'ncerca să rămână.

Icar al credințelor sfinte
Aripa te-a dus... uragan.
Nimic rezistând înainte
Uimind pe român și dușman. !

Slt. Av. **Florescu Costin Dacus**

Taman

Bate vântul lin dinspre Taman.
Și aprinde'n inimă pustiul.
Gem tristeți, ca pasările mari
Clătinându-și leneș vinețiul.

Pașii grei se deslipesc ușor
Și pornesc prin visuri colindând
Greu se uită'n noapte amintirea
Când se'ntoarce sufletul în gând.

Dar nu-s pași de humă peste vremi
Nici lumini uitate să le-aprind
Lung în urmă după-un marș cețos
Se mai uită zilele cu jind.

Trist o să rămână — aici și palid,
Ca 'ntr'o ramă un portret uitat,
Zâmbetul pe care după-o fată
Ochiul lăcrămând l-o fi lăsat.

Gol mai este când privești în urmă,
Și te'nchizi în tine de urât...
Greu mai curge timpul peste stepă
Când te strânge ranița de gât...

Bate vântul lin dinspre Taman...
Haide viață, ai rămas de șir...

Poate'n ochii ce privesc departe
Stau și așteaptă rădăcini de știr.

Taman 1943 *VIRGIL CARIANOPOL*

Aripi românești

DE PETRE PAULESCU

Trec escadrile 'n viscol violent
Să năruie 'n picaj fortificații.
Trec aripi românești în mari formații
In misiune de bombardament.

S'aud explozii, geme orizontul
Și timpu — aici miroase a pârjol;
Dau vulturii pe forturi, dau ocol
Și flăcări ard albastre pe tot frontul.

E vast măcel și-s limbi de foc spre 'nalt
Și freamătă văzduhul de motoare;
Este prăpăd gigant, fără scăpare
....Și noi mereu cu țara la asalt.

Piloții sunt vârtej și rotogoale
Și ritmuri de rafale luminoase;
Victoria le șueră prin oase
Ca o alarmă lungă de furnale.

Și zarea arde, arde violent
Și bombele-s urnire grea de stânci
Și peste noi cu gloria pe brânci
Trec escadrile dela bombardament.

Stalingrad, Oct. 1942

Semnificaţia unei aniversări

Aniversăm astăzi 20 de ani dela naşterea Aviaţiei fasciste sub forma sa de *„Armată a Aerului"*.

Aniversăm astăzi prima *„Armată a Aerului"* în lume, creaţie a geniului latin: *„Ducele Mussolini"*, organizată ca *„Armată independentă"*, aptă a acţiona decisiv asupra puterii morale şi materiale a adversarului; capabilă a duce războiul ofensiv din primele zile, deasupra uscatului şi apei, oriunde scopul războiului necesită o acţiune de forţă.

Aniversare fericită, *deoarece se face în plin război: război care a consacrat definitiv valoarea şi eficacitatea concepţiei, deci justeţea vederilor aceluia care a avut intuiţia valorii domeniului aerian şi care a impus atenţiunii întregei lumi rolul avionului ca armă de luptă.*

Această aniversare ne da ocaziunea:

— a trece în revistă fazele principale ale desvoltării Aviaţiei italiene fasciste;

— a lua act de marile realizări ale acestei „Armate" încoronată prin faptele glorioase de războiu obţinute pe cerul principalelor teatre aeriene de bătălie;

— a închina un pios omagiu tuturor acelor spirite îndrăsneţe, care animate de un ideal, de o flacără, de o credinţă „sborul" au contribuit cu jertfa lor pentru gloria aripilor fasciste.

LOCUL OCUPAT DE ITALIA IN MIŞCAREA AVIATICĂ MONDIALĂ

Geniul latin, care a prezidat la toate marile realizări ale spiritului omenesc şi care n'a lipsit dela nici una din marile descoperiri ale lumii, *îşi poate revendica aproape cu exclusivitate cucerirea spaţiului aerian.*

Suntem obligaţi să arătăm astăzi aici că înainte de apariţia avionului, cu 400 de ani în urmă, un Italian figură monumentală a Renaşterii, cel mai mare geniu pe care l-a produs omenirea, LEONARDO DA VINCI, imagina în secolul al XV-lea o maşină sburătoare, ale cărei planuri le desena chiar el şi cari s'au păstrat până astăzi.

Această maşină sburătoare nu a ţâşnit la întâmplare din creerul unui posedat, ci a fost rezultatul unui studiu ştiinţific şi aerotehnic — elaborat de acest creier genial — studii de esenţă aerodinamică, ale căror principii sunt valabile şi astăzi.

Tot LEONARDO DA VINCI a imaginat încă de pe atunci întrebuinţarea *elicopterului şi paraşutei.*

De asemenea 200 de ani mai târziu un alt vizionar italianul FRANCESCO LANA TERZI, născut la 1631, scrie o lucrare asupra navigaţiei aeriene, în care face următoarea profeţie:

Vom avea o *„Armată aeriană"*. Fortificaţiile noastre actuale vor deveni inutile" şi mai departe „Artileriştii vor ajunge să tragă din sbor".

La începutul secolului al 20-lea, ENCA ROSSI, VIVALDI PASQUA, CASTELLANI, PICOLLO, CEI CIRRO CERRI, şi alţii, au purtat aprinsă torţa credinţii stăpânirii spaţiului aerian ca şi Românii VUIA şi VLAICU.

Numai aceste exemple sunt suficiente pentru a stabili şi preciza locul de avantgardă ocupat de Italia în mişcarea aviatică a lumii.

Deasupra tuturor marilor precursori şi vizionari ai aripilor mondiale va străluci însă deapururea, ca un luceafăr al ştiinţei universale, elevul lui RAFAEL şi MICHEL ANGELO, celebrul LEONARDO DA VINCI, poet şi vizionar, filosof şi om de ştiinţă, artist şi om de acţiune.

AVIAŢIA ITALIANĂ A FOST PRIMA CARE S'A PUS IN SLUJBA RĂZBOIULUI

In războiul din Tripolitania, în 1911/912 Aviaţia italiană participă cu 12 aparate şi aduce servicii imense armatei, prin culegerea de informaţii, observarea tragerilor artileriei, bombardarea adunărilor de trupe şi fotografia aeriană.

Deşi numai cu motoare de 50 H. P., avioanele italiene se avântau până la 100 km. adâncime la inamic.

Prin însăşi această întrebuinţare, aviaţia italiană deschide larg calea folosirii viitoare a aviaţiei ca mijloc de războiu, servind încăodată de precursoare celorlalte naţiuni.

La lumina concluziilor trase din acest războiu, celelalte naţiuni adaptează programele şi procedeele lor de construcţie şi întrebuinţare militară, orientează activitatea aeriană la început sportivă, spre scopuri militare — oarecum precizate.

AVIAŢIA ITALIANĂ IN RĂZBOIUL MONDIAL

Italia intră în războiul mondial cu o aviaţie puţin numeroasă (80 avioane), *însă animată de cel mai înalt spirit combativ.*

Sufletul aviaţiei italiene în războiul mondial este scriitorul înaripat şi cald, GABRIELE d'ANNUNZIO, *eroul dela Viena şi Fiume, reprezentantul autorizat al sufletului arzător şi al acţiunilor îndrăzneţe şi nuanţate, vizionar de o excepţională sensibilitate artistică, reprezentant autentic al poporului italian.*

Acţiuni aeriene glorioase sunt purtate de Aviaţia italiană pe *Isonzo, la Piave*, în luptele dela *Vittorio Veneto şi Caporetto.*

Printre toate aceste acţiuni aeriene este însă una care iese din comun şi care se înscrie ca faptă de armă excepţională prin spiritul de organizare, prin ştiinţa şi curajul executanţilor ca şi prin spiritul lor de sacrificiu.

Este vorba de bombardarea Vienei la 9 August 1918, executată de o patrulă de 8 avioane, comandată de Maiorul GABRIELE d'ANNUNZIO, parcurgându-se astfel o distanţă de 1.000 km., din care 800 pe teren inamic.

Pentru posibilităţile de atunci ale avionului, operaţiunea constituie într'adevăr o performanţă remarcabilă ce se înscrie pe palmareşul faptelor aeriene de războiu italiene, ca o acţiune de mare răsunet.

Aşi italieni ai războiului mondial stau alături de marii aşi ai aviaţiilor occidentale, îmbogăţind gloria eroilor aviatori morţi pentru gloria aripilor mondiale.

Printre aceştia cităm pe cei mai reprezentativi ca:

Maiorul FRANCESCO BARRACA, asul vânătoarei cu 34 victorii, Locotenent SCARONI SILVIO cu 24 victorii, Lt. PICCIO PIER RUGGERO cu 24 victorii. Locot. BARACHINI FLAVIO cu 21 victorii, Căpitan RUFFO DI CALABRIA FULCO, etc. etc.,

Sfârşitul războiului mondial găseşte aviaţia italiană acoperită de o glorie nepieritoare, însă istovită şi cu material total perimat.

FASCISMUL ŞI CREIEREA ARMATEI AERULUI ITALIENE

Fascismul îşi exercită acţiunea lui miraculoasă şi în domeniul aerian.

Doctrinarul fascismului „Ducele" este un vizionar; *el simte, intueşte, înţelege şi iubeşte Aviaţia.*

Incă înainte de revoluţia fascistă, ideile lui îndrăsneţe despre Aviaţie sunt exprimate fără nici un menajament.

El are viziunea clară a viitorului „Armatei Aeriene" şi entuziasmat de încercările lui LATHAM şi BLERIOT scrie următoarele în ziarul „Popolo" din Trento, în 1909 când nu era decât un exilat politic:

„Epoca noastră este eroică, poate mai mult decât cea antică...

...Astăzi ca şi în vremurile mitologice ale Argonauţilor, omul simte nostalgia marilor cuceriri.

Eroii moderni se chiamă NANSEN, LUIGI DI SAVOIA, STAKLETON, LATHAM.

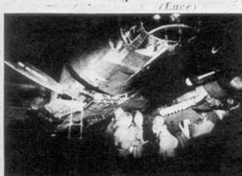
Cuvântul care rezumă şi dă un caracter de neasemuit veacului nostru este mişcarea.

Aceasta nu constituie pentru el o simplă expresie trecătoare a unui entuziasm de moment, ci o profundă convingere isvorâtă din intuiţia sa genială.

Astfel, în 1919, în toiul bătăliei politice pentru plămădirea climatului fascist în ziarul său „Popolo d'Italia", instituie o „pagină de aviaţie" periodică, pentru a

Inserare, pe un aerodrom din Africa de Nord.

Pregătirea pentru sborul de noapte.
(Luce)



expune opiniei publice ideile sale și ale colaboratorilor săi despre aviație.

Este primul contact pe care opinia publică îl ia cu domeniul atât de vast al problemelor aeriene și este prima oară în lume când într'un mare cotidian politic se sacrifică o pagină pentru chestiunile aeriene.

Analizând sprijinul financiar, pe care guvernul de pe acea vreme îl acordă Aviației, se revoltă și arată primului ministru NITTI că suma de 10 milioane lirete alocată *„nu ajunge nici măcar pentru a plăti pasnicii aerodroamelor"*.

Dar el nu se mulțumește să activeze numai cu vorba și scrisul — ci înțelege să treacă la acțiune, să sboare singur, încercând riscurile și sublimul sborului.

In 1919 execută un sbor la Fiume, *iar în 1922, face pilotajul și obține brevetul.*

Privitor la această școală el scrie:

„Trebuia să dau exemplu, Viitorul Italiei, viitorul țării mele, poate fi hotărât in văzduh. Eu sunt un pioner, trebue să arăt drumul".

El precizează astfel și principiul de bază al moralei de Comandament și apostolat de sburător — *amiralul de punte; aviatorul in carlingă.*

Este primul conducător de stat care dela înălțimea puterii sale, acordă Aviației cea mai largă înțelegere, dându-i primul loc între armele de apărare națională.

Pentru concepția doctrinară a posibilităților și folosirea armei aerului are norocul să aibă alături de el, pe marele *DOUHET*, pe care el însuși îl arată ca precursor, în discursul său din Senat, ținut la 30 Martie 1938.

Doctrina lui DOUHET a fost epocă și a produs o mișcare intelectuală fără precedent în toate armatele lumii.

Partizani și adversari au fost de acord în a recunoaște în el pe unul din cei mai mari gânditori militari.

Ideia sa fundamentală a fost în întregime însușită de DUCELE MUSSOLINI, care și-a organizat aviația întocmai după cum preconiza DOUHET și a pregătit-o de acțiune, în spiritul integral al doctrinei sale.

Dacă pentru partea doctrinară, DUCELE MUSSOLINI a avut pe DOUHET, pentru realizare, pentru punerea în practică a ideilor fundamentale, pentru creiarea instrumentului ieșit din creierul unui mare gânditor, a avut pe ITALO BALBO, *socotit încă de pe vremea când era in viață unul din cele mai mari genii organizatoare ale regimului fascist.*

Cu voința, pasiunea și puterea realizatoare a DUCELUI, dispunând de un doctrinar ca DOUHET și un om de acțiune ca ITALO BALBO, conducerea fascistă reușește în câțiva ani numai, să creieze una din cele mai importante forțe aeriene și prima „Armată Aeriană" din Europa.

Astfel a luat naștere la 23 Martie 1923 — *Legiferat* — din hotărârea DUCELUI *această nouă armă, care va uimi lumea, va tulbura atmosfera liniștită a cancelariilor europene, va schimba raportul de forțe în Mediterana și va face să apară la orizont probleme noui și decisive pentru conducerea popoarelor.*

In fruntea acestei activități gigantice stă în permanență DUCELE.

AFIRMAREA AVIAȚIEI FASCISTE PE PLAN INTERNAȚIONAL IN PERIOADA DE CUCERIRE A SPAȚIILOR INTERCONTINENTALE ȘI A LINIILOR AERIENE MONDIALE.

Revoluția fascistă agită spiritul realizator.

Trăim epoca grea și glorioasă a luptei fantastice încinse între om și natură pentru cucerirea definitivă a spațiului.

In această luptă aviația facistă nu numai că este prezentă pretutindeni, dar ocupă regulat primele locuri, acumulând trofee și provocând noui competițiuni.

> „IN CAZUL UNEI VICTORII A SOVIETELOR, „FINLANDA ȘI ROMÂNIA NU TREBUE SĂ SE „BIZUE PE AJUTORUL ANGLIEI ȘI AL STATE- „LOR UNITE".
> (Ziarul londonez „Daily-Mail")

Un spirit nou poartă pe aviatorii fasciști pretutindeni unde își fac apariția:

— *spiritul de ordine, de efort conștiincios, de îndrăsneală până la sacrificiu, sentimentul de onoare, care este specific mișcării fasciste.*

Voința DUCELUI veghează implacabil, impulsionează.

Acțiunea lui ITALO BALBO, organizează, prevede, conduce și execută totul.

Realizările sunt răsunătoare:

— Sborul lui DE PINEDO și CAMPANELLI la 19 Aprilie 1924 dela Sesto Calende la Melbourne — Tokio și înapoi.

— Recordul de viteză în cupa Schneider cucerit de BERNARDI în 1926 cu un Macchi 39, la 396 km. oră, apoi la 416 km. oră.

— Sborul peste Atlantic și cele 2 Americi al lui DE PINEDO, în echipaj cu CAROL DEL PRETE și ZACCHETTI, cu un avion Savoia 55, în Februarie — Iunie 1927.

— Recordul mondial de distanța în linie dreaptă Italia—Brazilia, cucerit de ARTURO FERRARIN și CARLO DEL PRETE în Iulie 1928.

— Cruciera la Polul Nord cu dirijabilul „Italia" a lui NOBILE.

Dar ceiace trebue reținut sunt croazierele Mediteraniene și transatlantice în massă, sub comanda unui șef, executate sub impulsia DUCELUI, organizată și executată de neuitatul BALBO.

Reamintim:

— 61 hidroavioane Savoia parcurg în Mediterana occidentală distanța Orbetello — Elmias — Polleneza-Los Alcazares — Port Alfaques — Berte — Orbetello circa 3.000 km. (Mai 1928).

— 36 hidroavioane Savoia parcurg în formație itinerariul Taranto — Atena — Istambul — Varna — Odessa — Constanța — Istambul — Atena — Taranto — Orbetello (1929).

— 11 hidroavioane Savoia la 15 Decemvrie 1930, pornesc în traversarea Atlanticului, și după un sbor în patru etape, nu lipsit de peripeții, amerizează la Natal.

— 24 hidroavioane Savoia în formație traversează Alpii și Atlanticul de Nord dus și întors acoperind 20.000 km. (1933).

Ce demonstrațiune mai elocventă de forță, de prestigiu, de măreție, de realizare tehnică și organizatoare se putea prezenta opiniei publice italiene și lumii întregi, decât aceste raiduri internaționale în formație, realizate de către echipaje fasciste, în cap cu șeful aviației, pe material de concepție națională?

In aceste competițiuni aviația fascistă aduce o notă cu totul originală, care prezintă o măsură justă a calității sale ca *„Armă Aeriană Independentă"* din punct de vedere al *spiritului de organizare, științä a pilotajului, grad de perfecționare, a antrenamentului, a echipării terenurilor și deci ca valoare a posibilităților sale operative.*

Este vorba de croazierele Mediteraniene și transatlantice în massă cu formațiuni numeroase, sub comanda unui șef.

AVIAȚIA FASCISTĂ IN RĂZBOIUL ABISINIAN

Organizarea forței „Armatei Aeriene" fasciste nu s'a făcut însă în scopuri spectaculoase.

Erau prea mari sacrificiile consimțite de națiune, pentru a nu exista, la baza planului de înarmare fascist ideia lozincă, ideia scop sortită să alimenteze viața unei tinere și viguroase națiuni:

— realizarea imperiului italian fascist.

Manifestările aviației fasciste pe plan pacific internațional erau manifestări de forță ale unei conduceri hotărâte.

Ele au atras luarea aminte factorului militar italian și au pus problema echilibrului de forță în Mediterana.

Intimidarea Angliei în conflictul Italo-Abisinian *este prima mare victorie a aviației italiene fasciste, obținută în „războiul alb" și primul fruct cules de conducerea italiană după atâtea sacrificii făcute pentru creierea „Armatei Aerului".*

Cucerirea Abisiniei a fost în primul rând o victorie a *„Armatei Aerului"* fasciste.

Aviația fascistă se ilustrează printr'o acțiune de forță capabilă a executa:

2.091 bombardamente
3.650 recunoașteri
50.634 ore de sbor
1.853.000 kgr. bombe lansate
1.074.000 kgr. materiale transportate.

Numai cunoscând condițiunile de relief, clima, depărtarea la care s'a lucrat și echiparea spatelui cerută de aviație, ne putem face o ideie precisă de câtă energie s'a consumat și ce spirit prevăzător a demonstrat conducerea „Armatei Aerului".



Garda de onoare italiană la monumentul aviatorilor români.
(S.M.P.)





Compania de onoare italiană la monumentul aviatorilor români. *(S.M.P.)*

AVANTGARDA „ARMATEI AERIENE" FASCISTĂ IN LUPTA CONTRA COMUNISMULUI

Fascismul este atent la toate fenomenele ideologice internaţionale cu caracter general şi decisiv ce agită popoarele Europei în special.

Când virusul comunist irupe în Spania Italia fascistă conştientă de misiunea ei, intervine prompt.

Ducele trimite pe câmpul de luptă armele speciale ale revoluţiei fasciste „*Motorizate şi Aviaţie*".

Sunt cunoscute răsunătoarele succese aviatice italiene în toate luptele de salvare a Spaniei de primejdia comunistă.

Acţiunea aviaţiei fasciste în Spania şi sacrificiile ei de sânge sunt realmente impresionante:

86.000 ieşiri la inamic
903 avioane inamice doborîte
40 avioane inamice distruse la sol
175 morţi (personal navigant)
122 răniţi " "

Europa trebue să fie recunoscătoare Italiei fasciste, care prin intervenţia ei armată a dat timpul de pregătire şi deci a creiat condiţiuni de apărare contra pericolului comunist, ce s'a dovedit atât de puternic.

De aceia se cuvine să aducem un pios omagiu bravilor sburători italieni căzuţi în avantgardă în Spania, santinele înaintate, la postul de onoare contra celui mai de temut duşman al civilizaţiei europene.

„NU EXISTĂ ALTĂ SOLUŢIE PENTRU EUROPA „DECÂT: SĂ ZDROBEASCĂ BOLŞEVISMUL SAU „SĂ SE LASE ZDROBITĂ DE EL. NICI AMERICA, „NICI ANGLIA NU VOR FI IN STARE SĂ „INCHIDĂ DRUMUL BOLŞEVICILOR".
(Ziarul elveţian „La Suisse").

RĂZBOIUL ACTUAL

Marea conflagraţie mondială deslănţuită în 1939, găseşte aviaţia italiană recent înapoiată din lupta sa din Spania.

Ne găsim într'un conflict ideologic, de manifestare sângeroasă, ce nu admite compromis.

Invingem, ori civilizaţia Europei piere. Armata fascistă, alături de invincibila armată Germană duce greul operaţiunilor militare in Africa Orientală şi de Nord, in Mediterană şi in Balcani.

Pretutindeni aviaţia italiană s'a acoperit de glorie, stârnind admiraţia aliaţilor, teama şi respectul adversarilor.

In Africa Orientală şi de Nord dar mai ales în Mediterană, aviaţia fascistă, în unire cu flota, a fixat forţele navale şi aeriene anglo-americane, a interzis mai bine de trei ani drumul flotei engleze prin Mediterana, a apărat coastele de Sud ale Europei şi a susţinut armatele Italo-Germane în grelele lor lupte ofensive şi defensive duse pe solul african.

Aripă la aripă cu aviaţia germană, echipajele italiene au dovedit şi in acest războiu ceeace arătaseră atât de strălucit in timp de pace, calităţile lor de luptători, virtuţile lor războinice, disciplina, elanul şi inaltul spirit de sacrificiu insuflat de fascism.

Astfel, printre eroii acestui războiu, alături de ofiţeri şi trupă se aliniază, ca nişte figuri de legendă, un principe aviator *„Duce de Aosta"*, *Italo Balbo*, da, *Italo Balbo*, nemuritorul şef ce a înscris în cartea de aur a aviaţiei fasciste, încă din timp de pace, pagini mărete de glorie nepieritoare şi al cărui spirit conduce astăzi în luptă tinerele generaţii de aviatori; apoi *Bruno Mussolini; Moscatelli Antonio, Generalul Enrico Pezzi*, comandantul Aviaţiei Fasciste angajate pe frontul din Rusia, căzut recent la postul de onoare şi... mulţi alţii, cavaleri ai latinităţii, cruciaţi ai lui CRIST, căzuţi eroic pentru apărarea civilizaţiei şi a crucii.

AVIAŢIA ITALIANĂ ACŢIONEAZĂ ÎN EST PE ACELEAŞI DRUMURI PE CARE S'AU MIŞCAT LEGIUNILE ROMANE ÎN LUPTA LOR DE APĂRARE CONTRA NĂVĂLIRILOR BARBARE

Pluteşte deasupra noastră spiritul cetăţii eterne, inimă a vastului imperiu roman ale cărei legiuni glorioase au dus liniştea şi pacea în toate colţurile lumii.

După sfărâmarea celei mai mari puteri navale antice, Cartagina — ştearsă de pe suprafaţa pământului de armatele lui *Scipio Africanus* şi după cucerirea popoarelor galice dela Nord de Alpi sub *Cezar*, *împăraţi romani şi-au îndreptat armatele lor organizatoare înspre Est, cucerind sub* Ulpius Traianus *Regatul Dac al lui* Decebal, *plămădind un popor de autentică latinitate şi făcând să înflorească între Tisa Dunăre şi Bug, aceaş civilizaţie romană, isvorâtă din strălucirea Romei Cezarilor.*

Legiunile romane instalate pe pământurile noastre, duc lupte înverşunate timp de 300 de ani împotriva hoardelor barbare năvălitoare din inima stepelor asiatice.

Dela Tisa până la Nistru şi Bug sunt presărate urmele civilizaţiei romane şi ele pot fi uşor descifrate de Dvs. acei ce în trecere prin ţara noastră, aveţi curiozitatea şi timpul să cercetaţi urmele istoriei.

Limba, portul şi obiceiurile, monumentele istorice cu caracterul şi originalitatea lor specifică romană, denumirile localităţilor dela Drubetes (T. Severin) la Napoca Ardealului *şi până la apa liniştită a Bugului, tot atâtea vestigii vă vorbesc de origina noastră comună, de tezaurul de virtuţi al latinităţii noastre, de măreţia unui trecut istoric, care ne poruncește sacrificiile de astăzi.*

După ce în 274 Impăratul *Aurelianus* a dat ordin legiunilor sale să părăsească Dacia Romană din cauza furiei crescânde a barbarilor, au rămas legaţi de glia lor scumpă, băştinaşii daco-romani, poporul românesc de astăzi, *care timp de 16 secole*, a ţinut singur piept tuturor năvălirilor barbare.

Deşi sub vicisitudinile sorţii şi-a pierdut unitatea sa geografică, etnică şi politică, prin infiltraţiunile dela Est, Est-Sud şi Nord, totuşi *am rămas aci stâncă neclintită împotriva valurilor furioase ale barbarilor, apărând cu braţul şi sângele nostru, latinitatea şi civilizaţia.*

Popor de margine, hotar între două lumi, *Ştefan cel Mare* în secolul al 15-lea, primea dela *Papa Grigore* al 7-lea titlul de „Apărător al creştinităţii".

Ca şi în trecut, poporul românesc *luptă astăzi eroic în Est împotriva comunismului nimicitor.*

Ne găsim pe linia istorică a strămoşilor noştri, cu arma în mână, pentru apărarea drepturilor noastre integrale şi permanente şi dăm contribuţia de sânge la apărarea crucii şi civilizaţiei europene.

Suntem mândri de trecutul nostru şi fericiţi că:

Italia fascistă, ca şi Roma eternă; Aviaţia fascistă ca şi legiunile romane, luptă astăzi glorios — ca şi în trecut — pentru a salva Europa din bezna întunerecului şi a morţii, redând-o strălucirii şi perfecţiunii spiritului uman.

Şi cu credinţa în victoria noastră, victoria luminii, victoria umanităţii răzbunate, să strigăm:

— Trăiască Majestatea Sa Regele Impărat VICTOR EMANUEL al III-lea!
— Trăiască DUCELE!
— Trăiască glorioasa Aviaţie fascistă!

General de escadră aviator GHEORGHE JIENESCU, Ministrul Subsecretar de Stat al Aerului



O unitate de paraşutişti coborând spre pământ.



ŢARA NOASTRĂ













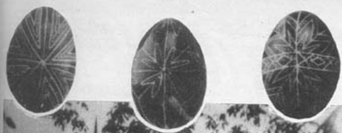
Flăcău din Oltenia în costum de sărbătoare.

Satul Iacobeni din Bucovina.

Ţărancă din Munţii Apuseni ţesând.

Uliţă din Răşinari-Sibiu.







Peisaj oltenesc.



Castelul Huniadi.

Clacă la Tismana-Gorj.

Cronica războiului aerian

de ROMULUS SEIȘANU

— OPERAȚIILE DINTRE 15 MARTIE — 1 APRILIE 1943

Ceea ce caracterizează războiul aerian din răsăritul Europei, în faza sa actuală, este numărul mare de avioane sovietice doborâte, fie în lupte aeriene, sau pe sol, fie din cauza artileriei anti-aeriene, în raport cu pierderile aviației germane și aliate.

De câteva săptămâni pierderile înregistrate pe frontul oriental de aviația germană și sovietică după calculele făcute de germani sunt în proporțiile următoare. 1 = 5, 1 = 10, 1 = 20 și chiar mai ridicate.

Un comunicat al Marelui cartier general german a anunțat la începutul lunei Martie doborârea a 59 aparate sovietice în diferite sectoare ale frontului, *fără nici-o pierdere din partea aviației germane.* Faptul acesta este în adevăr extraordinar, căci înseamnă o proporție notată cu o cifră infinită la zero.

Cu toate că asemenea cazuri sunt excepționale, ele prezintă totuși un element interesant în ce privește capacitatea de luptă a avioanelor sovietice în campania actuală.

Dacă nu putem să considerăm redusă la limita extremă capacitatea de luptă a aviației sovietice, luând în seamă numai un caz extraordinar acela înregistrat de comunicatul marelui cartier general german, la începutul lunei trecute, cadența pierderilor pe baza proporțiilor medii de 1 = 5, 1 = 10, și 1 = 20, indică neîndoios o scădere simțitoare a capacității de luptă a aviației sovietice.

Se știe că germanii nu se folosesc de cifre fantastice în scop de propagandă, spre a prezinta un tablou trandafiriu al situației, ci ei iau în serioasă considerație realitățile și deci stabilesc proporțiile pierderilor lor și ale inamicilor pe temeiul unor calcule precise.

Cum se explică pierderile mari ale armei aeriene sovietice în raport cu cele ale armei aeriene germane?

Să fie oare vorba de construcție defectuoasă a aparatelor de vânătoare, de bombardament și de recunoaștere sovietice, ale căror tipuri numai au calitățile corespunzătoare cerințelor războiului aerian modern, în ce privește viteza, puterea de rezistență și maniabilitatea?

Sau aparatele acestea au aproape toate calitățile corespunzătoare cerințelor războiului aerian modern — constructorii lor ținând seama și de experiențele făcute în cursul ultimelor campanii, ca și de progresele aviației de luptă, însă nu dispun de echipajii de elită, din cauza modalității recrutării lor, de insuficiența instrucției profesionale și a antrenamentului?

In această chestiune, personalitățile competinte germane amintesc că aviația U. R. S. S. a luat o mare desvoltare înaintea celei germane; că uzinele de avioane sovietice au construit încă din timp de pace tipuri de avioane de vânătoare, de bombardament și de recunoaștere, care prin viteză, rezistență și maniabilitate au egalat tipurile corespondente ale avioane-


Alarmă !
(Foto Titi Constantinescu)

lor străine, afară de cele germane tip „Stuka". Dacă ele n'au fost în măsură ca să construiască avioane în picaj de valoarea tipului german „Stuka", nici constructorii englezi şi americani n'au izbutit să realizeze un asemenea tip.

Nu trebuie să uităm că U. R. S. S. a început să dea o dezvoltare mare aviaţiei de la 1932 încoace, când conducătorii sovietelor au propus să organizeze „cea mai mare şi puternică aviaţie militară din lume". In acest scop s'au construit uzine de avioane şi motoare şi numeroase aerodromuri; s'au înfiinţat şcoli de pilotaj, pentru paraşutişti şi mecanici necesari aviaţiei şi s'a făcut o întinsă propagandă spre a atrage tineretul în aviaţie. In anul 1936 ziarul „*New York American*" a anunţat că flota aeriană a U. R. S. S. a sporit numărul avioanelor dela 1700, cât a avut în 1932, la 4300, dintre care 1500 avioane de bombardament cu o încărcătură utilă de 8 tone şi o rază de acţiune de 1.250 mile marine; iar personalul său navigant a sporit şi el dela 12.000 la 40.000 de oameni.

In acelaş an mareşalul Tukaciewski a declarat într'o şedinţă a congresului partidului comunist:

„Odată ce noi vom fabrica avioane în serie — ceea ce vom face cel mai târziu în 1937 — nimeni nu ne va putea întrece. In acel moment noi vom poseda multiplul numărului actual al avioanelor noastre".

Incă din 1937 U. R. S. S. a dispus de 74 de întreprinderi mari industriale aeronautice, dintre care 28 pentru construcţia avioanelor, 14 pentru fabricarea motoarelor şi 32 pentru construcţia accesoriilor şi instrumentelor necesare aviaţiei.

In ce priveşte instruirea echipagiilor, în ajunul războiului asociaţia „Ossoaviachim" a avut 1500 de şcoale pentru instruirea unui număr mare de piloţi.

Deputatul francez Boussoutrot, preşedintele comisiunii de aviaţie a Camerei, după călătoria ce a făcut-o în U. R. S. R. în 1937 a constatat că „aviaţia roşie este larg dotată cu avioane şi echipagii bine instruite şi în deosebi de aerodromuri".

Aceste informaţii au fost completate atunci şi de cele ale reporterului aceleaşi comisiuni, deputatul Hymanns, ca şi ale d-lui Louis Brégnet, constructorul de avioane francez, după care uzinele de avioane şi de motoare sovietice erau în măsură să fabrice 5000 de aparate pe an.

In asemenea condiţii U. R. S. S. a dispus la începerea războiului, în vara anului 1941, de o aviaţie puternică prin numărul considerabil al aparatelor şi prin personalul navigant.

Totuşi, ea s'a dovedit în cursul campaniilor din 1941, 1942 şi 1943 inferioară din punctul de vedere al capacităţii de luptă, celei germane, cu toate că aviaţia Reich-ului a început să fie organizată de mareşalul Goering dela 1934 încoace, căci sub regimul dictatului dela Versailles ea nu s'a putut dezvolta decât sub forma comercială. Faptul că aviaţia germană a reuşit să domine spaţiul aerian din zona operaţiilor; iar cea sovietică a suferit pierderi considerabile atât în luptele aeriene şi pe sol, cât şi din cauza artileriei anti-aeriene, îşi găseşte explicaţia după părerea cercurilor competinte germane, în compoziţia personalului navigant şi al aerodromurilor, în insuficienţa instrucţiei şi antrenamentului piloţilor sovietici, mai cu seamă în campaniile din cursul anilor 1942—1943.

Pe de altă parte, în materie de construcţii de aparate, aviaţia germană, a executat noi tipuri de avioane de vânătoare şi de bombardament, superioare celor din trecut prin caracteristicalor, aşa că a întrecut în calitate pe cea sovietică. Trebue apoi să ţinem seama şi de calitatea echipagiilor germane, care s'a menţinut şi se menţine la un nivel superior.

In ce priveşte operaţiunile aeriene, între 15 Martie şi 1 Aprilie, în toate sectoarele frontului oriental s'au desfăşurat numeroase lupte aeriene şi aviaţia germană, împreună cu cea finlandeză, italiană, română şi slovacă, a întreprins atacuri continue împotriva diferitelor obiective militare inamice: căi ferate, noduri de comunicaţii, porturi, concentrări de trupe, ş. a.; după cum au ajutat mult trupele terestre în cursul luptelor. Zona portului Murmansk, linia ferată principală din sectorul extrem septentrional şi cea secundară, legată de linia principală de interes strategic, au fost zilnic bombardate de avioanele „Stuka" germane cu mare eficacitate. In luptele din regiunea Nipru şi Doneţ, care s'au desfăşurat între 21—27 Martie sovietele au pierdut 243 avioane; iar germanii 14; iar în cursul lunei Martie sovietele au pierdut în total 1167 de avioane, dintre care 1028 în lupte aeriene. Pe teatrul de război din Tunisia, ca şi în zona Mediteranei centrale şi occidentale, operaţiunile aviaţiei au fost intensificate în a doua jumătate a lunei Martie din cauza ofensivei anglo-americane, care este în curs în Tunisia şi a sporirii transporturilor în zona respectivă a Mediteranei. Aviaţia germană şi italiană a colaborat şi sprijinit operaţiunile forţelor de uscat africane, menţinând supremaţia sa în cer; după cum a întreprins numeroase atacuri încununate de succes împotriva mai multor convoiuri inamice ce erau dirijate spre porturile algeriene.



Sburători germani şi români cercetând traseul înainte de misiune.
(S. M. P. — P. K.)

Aviaţia de bombardament britanică şi americană a continuat atacurile teroriste împotriva oraşelor deschise din Germania, Italia, Franţa şi Olanda. După o statistică franceză, în ţinuturile ocupate ale Franţei, dela 1942 până azi au fost ucise de bombele avioanelor engleze şi americane 4000 de persoane iar 7000 de persoane au fost rănite.

Atacuri în formaţiuni masive s'au dat de forţele aeriene britanice şi americane împotriva oraşelor Saint Nazaire, Trèves, Rouen şi a altora din partea de nord vest a Franţei; a oraşelor Napoli, Mesina, Cagliari, Palermo ş. a. din Italia de sud, Sicilia şi Sardinia; a oraşelor din Germania de vest şi nord-vest, ca şi asupra Berlinului, fără scop militar, căci au suferit efectele bombardamentului, cartierele lipsite de orice obiectiv militar şi populaţia civilă.

In zona insulelor Aleutine din Pacificul de nord, forţele aeriene japoneze au atacat în ziua de 27 Martie o flotă americană la vest de insula Matsuta. Două crucişătoare şi un distrugător au fost avariate.

Alte lupte aeriene s'au dat într'un golf din Noua Guinee şi deasupra insulei Canton, între formaţiunile aeriene japoneze şi americane în cursul cărora 19 avioane americane şi 3 japoneze au fost doborâte; iar mai multe vase de transport şi un distrugător, ce făceau parte dintr'un convoi american, s'au scufundat. O luptă aeriană s'a dat în regiunea insulelor Russel din Pacificul central, între două mari formaţiuni americană şi japoneză, în cursul căreia 47 de aparate americane au fost doborâte şi nouă japoneze.

UN BILANŢ TRAGIC
AL REGIMULUI BOLŞEVIC

SPANIA

12 episcopi, 17.500 preoţi şi călugăriţe asasinaţi în timpul revoluţiei din 1936.

LETONIA

1355 persoane împuşcate, 32895 persoane dispărute, arestate sau deportate în timpul unui an.

ESTONIA

1178 persoane asasinate, 60.911 persoane deportate, 6000 copii rămaşi orfani, 1308 condamnări (1940), 5063 condamnări (1941), 1478 încarceraţi în Iunie 1941, 1103 arestaţi.

LITUANIA

1100 preoţi asasinaţi, 15.000 lituanieni morţi în urma torturilor, 5000 persoane asasinate în câteva zile (dela 22 la 27 Iunie 1941). 50.000 deportaţi în timpul dela 14 la 21 Iunie 1941).

RUSIA

1.761.065 execuţiuni efectuate de Ceca (dela 1917 la 1923, 25 episcopi, 1215 preoţi, 6575 profesori sau membri ai învăţământului, 8800 medici, 54.850 ofiţeri, 260.000 soldaţi, 10.500 agenţi de poliţie, 48.000 jandarmi, 19.850 funcţionari, 344.250 intelectuali, 815.000 ţărani, 192.000 lucrători, 10.000.000 victime moarte de foame în cursul anilor 1922 — 1923 (din cari 1.000.000 în Ucraina), 500.000 germani dela Volga deportaţi în Siberia.

POLONIA

1.800.000 persoane deportate în Siberia din cari 1.400.000 sunt dispărute.



Adj. av. Piţurcă, unul din bravii noştri piloţi de răsboiu. (S. M. P.)



ARIPI ROMANESTI în LUPTĂ

BREZEANU FLORESCU MANU ENCIOIU



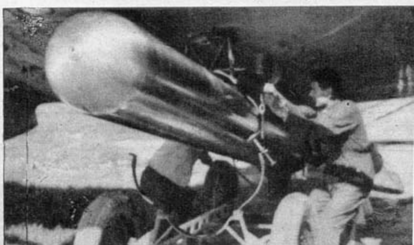
Scrisori de acasă...
(Foto Titi Constantinescu)



Antrenament... la sol.
(S. M. P.)



Dârzenie şi credinţă!
(S. M. P.)



Instalarea unei torpile aeriene sub aripa avionului. — *(Luce)*



Echipaj românesc de luptă. — *(S. M. P.*



Instalarea aparatelor fotografice la bordul unui avion de recunoaştere.
(S. M. P. — P. K.)



S. Lt. Anastasiu, comandantul unei unităţi de artilerie antiaeriană, care are la activul ei numeroase avioane duşmane doborîte.
(S. M. P.)




Zburători români pe frontul de Est (S. M. P.).

ÇANDELA în întunerec

PRIN ocean de nisip și soare, coloane lungi cu capul gol și piepturile uscate, cu pasul greu și târșit, cu spatele încovoiat de povară și genuchii aduși spre gură, curg fără răgaz spre cetatea focului, iar pe deasupra lor, aripi crestate în crucile negre înădesc drumul.

— Intr'acolo e Stalingradul; un sbor de pasăre, zise comandantul.

Coloana mută săltă doar umerii și lăsă ochii să caute mai departe, mărgăritare în nisipul răscolit de lumină.

Nori groși de praf îi înnecară apoi, se răsuciră spre cerul fără orizont, cu sufletele oamenilor ce uită să mai privească spre înapoi, ștergându-i în depărtări cenușii.

Aci nimeni nu gândește, se bate drumul sub talpa sa de plumb și se umezește în sudoare.

Rareori câte o voce spartă mai poruncește câte ceva, fără să fie auzit, apoi se'ntoarce spre el și se'ntreabă, ce-a zis.

Focul, singur focul le limpezește mintea și îi oprește în drum, să-și prăjească pântecele în jarul pietrișului.

Inserarea-i așteptată cu multă nerăbdare, să le potolească arsurile de peste zi și să le curme o clipă calea fără sfârșit, să nu-i mai cheme acolo unde ei se duc, să apere pe acei ce poate rareori, ori niciodată, nu-și pleacă gândurile la crucea celor pierduți.

Și se duc pe arșiță, prin negură și ploaie, se duc să biruie moartea logodindu-se cu ea.

Ii petrec bătrâne și bătrâni, copii din pragul școlii unii lăcrămând, alții sărind de bucurie în jocul de-a soldații, alții muți, alții în țipăt de călătoare toamna, alții dornici de-un rând ce întârzie; o doină îi recheamă, o frunză le scrie, un vânt rece le tălmăcește gândul, o bură le primenește sufletul și toate sunt mărunțișuri în măreția faptelor lor.


Pe întinsele stepe ale Rusiei (S. M. P.).

Țăcănitul mitralierelor, bubuitul brandurilor și tunurilor de toate calibrele, sunetul spart al bombelor, vaetele celor sfârtecați, gâlgâitul sângelui, mațele împrăștiate, oasele albe desgheurate, dinții rânjiți în soare, le împletesc povești și îngână melodii de care se îndrăgesc, uitând c'ar putea fi și altfel.

Nimic nu-i oprește, focul macină și le deschide calea, monștrii se topesc, zidurile se dărâmă, apele seacă, cerul se întunecă, piatra se sfarmă și totu-i nimic.

O sentinelă și-a făcut căpătâiu din malul Volgei și se'ncălzește pe vatra Stalingradului.

Cântecul apei e trist și fără cuvânt de înțeles. El duce alte proorociri și altor oameni.

Vânturile se stârnesc și bat de pretutindeni, ploaia măruntă și rece înțeapă usturător, potopul rupe și se revarsă peste lume.

O insulă bântuită de furtună se mai zărește la orizont.

Din vreme în vreme se aud și glasurile sufletului ei, care nu vor să moară.

Puntea se întinde peste frământarea valurilor, avioanele de transport vin cârduri, și pentru o aripă căzută, se dau bătălii zile întregi, ca să fie adusă pe insulă.

Văzduhul cu toată negura lui încă mai îngăduie păsărilor să sboare spre limbul de pământ ros, zi de zi, de furia valurilor.

Indiguirile se topesc în erupțiile vulcanului și-acolo departe la răsărit, vâlvătăile de foc crăpau noaptea negurilor.

Era cam prin ceasul al șaselea și nu se luminase, ba parcă mai mult se'ntunecase pământul.

Convoiul înjghebat, lăsă vâslele să sclipească în oglinda ochilor lui Mihai Pavloschi, peste care umbra desnădejdii nu se putea aștерne.

— Ifrime, îți dau pe cel mai bun radiotelegrafist dela bombardament, numai să putem ajunge cu muniția la ai noștri, strigă el cu un accent de copil neogoit.

Inapoia lui, sta Filipciuc, pe care acel „cel mai bun" îl innecase în modestie și ca să nu fie văzut, el și-acoperise ochii cu mâna.

Din cealaltă parte, Georgescu, Moroșeanu și sergentul Poncea, cătară spre el și-și scăldară ochii în fântâna luminei lui.

S'apropiară, se strânseră într'un mănuchi ca ramurile de salcie la Florii, în mâna preotului și echipajul călăuză al convoiului de transport aerian, depuse jurământul în muțenie și fără zăbavă își luă locul.

Aburul sufletelor lor, ca un fum de tămâie, le purta ruga spre cer, ca să le sloboade lumină, iar cerul ca un Pilat, le slobozi ceață deasă și neagră și-i dădu în mâinile lor, să-i răstignească.

Motoarele sguduiră pământul și aprinseră inimile în ambalare repezită și adâncă.

— Ifrime? strigară deodată Alexandru Duță dintr'o parte și Mihail Pavloschi din cealaltă, parcă l-ar fi întrebat: „De ești tu Isus, mântuește-ne și pe noi".

Avioanele îndopate cu muniție se desprinseră greu de pământ, și în țiuitul telegrafiei se chemară printre straturile de ceață.

Trebuiau să ajungă la Stalingrad, unde mii de vieți îi așteptau și cari cu fiecare clipă întârziată scăpătau, însetate de luptă.

Se vedeau prin șanțurile reci, trupuri rebegite și flămânde, umbre în formă dar pline de suflet cari țineau cu dinții pământul ce se deschidea himeric în potopul de foc și plumb, să nu le fugă de sub picioare.

In zumzetul de motoare, ochii se ridicau spre cerul, care era al tuturor, inimile ticăiau și ei mai trăgeau un glonț, să poată rămâne încă o clipă, în împărăția speranței, iar dacă avionul se îndepărta, ori răbufnea dincolo de șanțuri, la vameși, se mângâiau cu pâinea aceea ce pogora din cer și le dădea viață și

care nici nu-i flămânzea şi nici nu-i înseta; era lupta pentru aducerea avionului sau echipajului în linii. Intr'acolo se grăbeau prin negura pământului, sburătorii escadrilelor de transport.

Ifrim ţinea rigid direcţia de sbor tremurând glasul în chemarea celorlalţi, parcă de teama de a nu se răsleţi de ei, şi chemările devenirã mai insistente, în măsura în care presimţirile se strânseră ca plumbul in inimă, la gândul morţii celor ce se înnodau cu fire de păianjen, de aripile lui.

Stalingradul, colţul acela de pământ pardosit cu pietre, spinteca mantaua cătrănită a gândurilor şi rupea ceaţa orbirii din ochii sburătorilor, înlesnindu-le călătoria spre locul celei mai drepte şi categorice sentinţe „focul".

Ar fi strigat Ifrim, ar fi strigat să-i plesnească toate centurile, să-i sară toate cataramele, numai să se ştie aproape de ceilalţi şi că n'a trecut dincolo de Stalingrad.

Ingânarea motoarelor lui îi păru aceea a camarazilor şi se mai potoli. Răsuci privirile printre cei din echipaj ca să şi le hrănească dintr'ale lor.

Ei, muţi, reci, cu feţele lustruite de vânturi, rătăceau în lumea lor, pe privirile inţepenite la datoria care îi cimenta în pasta echipajului.

Doar câte un ochi rămânea într'o parte, să îmbine sufletele într'unul, a celui mai tare, a celui mai neclintit, a celui mai oţelit prin încercări şi furtuni vitregi.

Ifrim căscă gura să cheme pe unul, doar pe unul, însă înghiţi în sec. Vorba ar fi produs nelinişte. Tăcerea chiar în vecinătatea morţii, picura duhul vieţii fără sfârşit şi oamenii mureau crezând că trăesc mai departe.

Acum urma întrebarea şi aceea pe ocolite, niciodată nu era brutală, fiindcă rătăcirea mai multora nu se credea a fi adevărată ori posibilă.

Unul, trebuie să răsară, unul şi el dă poruncă, iar oile i-ascultă glasul şi-l urmează. Acela e păstorul cel bun, care îşi dă viaţa pentru oile sale.

Şi ca să nu le turbure inima, Moroşeanu întreabă: „Al câtelea drum Ifrime?"

Ifrim nu glăsui, ridică umerii, ambală motoarele, le reduse, de parcă se'ntreba singur: „Cum de n'am mai ajuns? Şi-i tot noapte în plină zi?". Forfoteala se deslănţui ca o vijelie şi mâinile în semn de nedumerire îşi resfirară degetele.

Semnale transmise pe undele eterului se risipiră fără ecou. Nimeni nu-i mai înţelegea. Mihail Pavloschi împărţise mană sufletelor şi acum focul duşman nu-l slăbea să mai răsufle, nici vorbă să-şi mai aştepte camarazii, cari încă mai bâjbâiau prin ceaţă.

— Incotro or fi apucat-o? se întrebă şeful pornind motoarele.

Un fanion roşu îi dădu semnalul de pericol şi Mihail Pavloschi se deslipi de pământul scormonit de obuze.

Atacul vrăjmaş porni şi ocupă terenul. Ultimul colţ ce lega luptătorii Stalingradului cu aripile celor de acelaşi sânge, le fu smuls.

Nicio potecă spre înapoi. Pe fruntea fiecăruia era scrisă aceeiaşi sentinţă.

Din şanţuri se ridicau răniţii să zăgăzuiască furia vrăjmaşului.

Trupurile schilodite, figurile afumate, glasurile piţigăiate se învrăjbeau şi se împleteau cu reţeaua de sârmă în stăvilar.

Pietrele săreau în mii de bucăţi, pământul îmbibat de sânge împroşca aidoma plumbului clocotit, zidurile răsleţe se prăbuşeau peste cei neputincioşi, răcnetul obuzelor se amesteca în geamătul oamenilor şi larma aceea o ingâna monotonia Volgei, parcă într'adins ca s'o întărâte.

Puhoiul inundă insula. Braţele se moleşiră şi strivite sub fier împânară pământul.

O mână de oameni se strânse în jurul şefului şi se înrădăcinară în piatra ruinelor, să-i spele păcatele.

... Era prin ceasul al noulea şi negura mai neagră.

Aripi uriaşe vânturară funinginea văzduhului şi ameţiră urechile.

Pietrele Stalingradului se spălară în sânge. Soldatul alături de şef, îmbrăţişaţi în aceeaşi moarte vitează, pe aceeiaşi pernă „patul armei".

De sus picurau lacrimile cerului şi în vâjâiala aceea parcă se auzea glasul Mântuitorului; „Eli, eli, lama sabactani".

Deodată cerga negurilor se sfârtecă şi un avion se roti larg pe deasupra luptătorilor, aruncând coşuleţele cu muniţii. Le primiră ca pe o împărtăşanie înainte de a-şi da duhul şi-şi ridicară ochii mulţumiţi spre avionul stropit cu meteori de foc.

— De-ar scăpa? gândiră luptătorii înspăimântaţi de cutremurul şi întunericul ce cuprinsese pământul.

Ifrim şi avionul lui jucau în singurul punct de lumină al cerului.

Era după ceasul al noulea şi o lumină licări în vârful piramidei de'ntuneric, arzând ca o candelă peste gloata sângerândă. Totul se sfârşise.

Clopotele sunară departe de ei, dar şi în sufletul lor, pământul şi cerul se limpeziră, soarele morţii aprinsese candela răsăritului fără asfinţit, spre care o mână de moşneag tremurândă, veni să-şi aprindă lumânarea Invierii şi spre care glasul plăpând al unui copil strigă:

„A înviat mămico, a înviat" şi căzu sub icoana care nu se putea întuneca niciodată, în mintea lui, acoperindu-şi urechile să audă mai bine, marşul coloanei pierdută în lumina candelii dela Stalingrad.

C. CORAVU

O aniversare



Lt. Comandor Iliescu N. — Mitralieră.

IN ziua de 28 Martie a. c., d. **Lt. Comandor aviator N. Iliescu** — *pentru camarazi şi prieteni : Nae Mitralieră* — **a împlinit 30 de ani de sbor efectiv şi neintrerupţi.**

Instructor de sbor la o întreagă pleiadă de aviatori — fostul meu profesor pentru sborul de noapte şi „elice calată" — d. Lt. C-dor Nae Iliescu sboară şi azi, deşi este pensionar şi are vârsta de 50 de ani!

După aproape 1.600.000 km. totalizaţi în aerul românesc şi străin pe toate tipurile de avioane şi după cca. 10.000 (zece mii) ore de sbor ca pilot, d. Lt. C-dor. N. Iliescu — asul de război al aviaţiei noastre în trecutul război mondial — sboară şi azi ca „încercător" al avioanelor de vânătoare I. A. R. 80, ieşite din reparaţia atelierelor A. S. A. M.

Este un record — nu numai pentru ţara noastră — şi care ne mândreşte; un imbold pentru camarazii lui mai puţin vârstnici; un exemplu pentru toţi sburătorii tineri!

Modest, brav, bun, excelent camarad, d. Lt. C-dor. N. Iliescu — Nae Mitralieră — rămâne o figură luminoasă a aviaţiei noastre pe care a onorat-o prin bravura, prin pasiunea pentru sbor şi prin excepţionalele sale calităţi de sburător şi instructor.

„Aripi Româneşti" îi urează pe această cale sănătate şi încă ani mulţi de sbor!

AL. D.



Masa camaraderească în cinstea sărbătoritului. D-l general Mincu rostindu-şi cuvântarea sa. In dreapta d. Lt. Cdor. N. Iliescu-Mitralieră.



IN cadrul general al armelor aeriene, aviația de bombardament este elementul principal de forță și de distrugere, bazându-și puterea pe o mare capacitate de foc și de isbire, întocmai ca o adevărată artilerie verticală.

Aviația de bombardament are aptitudinea de a-și putea extinde acțiunile sale până la cea mai mare depărtare în spatele frontului inamic cât și în adâncimea teritoriului său național.

Ea este deci etalonul, în raport cu care se măsoară adevărata putere ofensivă aeriană a unui Stat.

Gradul de desvoltare al aviației de bombardament exprimă dinamismul care animă, la un moment dat, sufletul național.

Ca exemplu tipic, trebue citată forța ofensivă aeriană a Marelui Reich, materializată prin cea mai formidabilă cantitate de aviație bombardieră, pe care a cunoscut-o vreodată lumea militară, fapt care este consecința inevitabilă a unei ireductibile și masive puteri și dinamice spirituale, legate de realitatea vie a Patriei germane și aceia a idealurilor sale fundamentale.

Profesional, aviația de bombardament atinge plafonul cel mai înalt de tehnicitate, care începe cu problemele navigației aeriene și acelea ale **luptei** aeriene și sfârșește cu problema specială a bombardamentului aerian.

Intre toate acestea, actul practic al bombardamentului aerian constitue particularitatea tehnică a acestei diviziuni care-i imprimă caractere speciale și ale cărei teribile rezultate, — în timp, — o vor ridica

la rangul de „arma principală aeriană“, pe existenţa de fond a căreia se va sprijini temeinic puterea militară a oricărui Stat.

I. Cari sunt problemele bombardamentului aerian ?

1. — Din ansamblul frontului inamic şi din adâncimea poziţiilor sale: a alege obiectivul.

2. — A plasa încărcătura de bombe în obiectiv, deci, în ansamblu, o problemă de concepţie care priveşte comandamentul urmată imediat de actul de execuţie, care priveşte unităţile de bombardament şi personalul navigant.

II. Cum se rezolvă aceste două probleme ?

Orice acţiune de atac cu bombe presupune rezolvarea prealabilă a problemelor enunţate mai sus, astfel:

1. — Din punct de vedere tactic: Obiectivul ales să aibă o importanţă de primul ordin, în cadrul general al răsboiului, să merite consumul de material şi energie prevăzut, să fie posibilă atacarea, neutralizarea sau distrugerea sa, cu minimum de risc (pierderi).

2. — Din punct de vedere tehnic: A încerca o cantitate de bombe (de un tip corespunzător scopului urmărit: explosive, incendiare, etc.), pe un număr de avioane, transportându-le la obiectiv, şi a le lansa pe obiectivul determinat după o tehnică specifică tipului de avion, condiţiilor tactice dela obiectiv.

Rezultatul acestei pregătiri formează obiectul ordinului de misiune care se dă, formaţiunilor de bombardament, spre execuţie.

III. Cum se execută bombardamentul aerian ?

Bombardamentul aerian se poate executa : orizontal, în picaj.

1.— Bombardamentul orizontal are următoarele caracteristici: mare împrăştiere şi deci precizie relativă; cere un mare număr de bombe şi un efectiv ridicat de avioane.

Rezultă că acest gen de atac se va executa asupra obiectivelor de suprafaţă.

2. — Bombardamentul în picaj are următoarele caractere: precizie considerabilă, necesitând un număr mai redus de bombe, încărcate pe un număr mai mic de avioane.

Rezultă că acest gen de atac se va executa asupra obiectivelor de punct (esenţiale).

Intrebuinţarea acestor două procedee se face după caz, comportând folosirea unor tipuri diferite de avioane.

*

Pentruca obiectivul să fie distrus trebue ca: numărul de bombe calculat să fie aruncate cu precizie, în obiectiv

Instrumentul care asigură lansarea precisă a bombelor asupra unui obiectiv, este vizorul de bombardament, aparat calculat după datele celor mai moderne experienţe tehnice.

El acţionează: mecanic, cronomecanic, optico-electro-mecanic etc. şi este mânuit de ofiţerul observator-bombardier, care este şi Comandant de bord al avionului de bombardament.

Deşi acest instrument, este de o construcţie extrem de complicată, după o instrucţie susţinută, de specialitate, manevrarea sa devine o operaţiune simplă, dacă este executată cu atenţie şi precizie.

IV. Cum se alege un obiectiv ?

Să ne imaginăm că, într'un oraş industrial inamic, se află o mare uzină, a cărei producţie este de natură a influenţa operaţiunile militare.

Comandantul ajunge să hotărască obiectivele de bombardat, după efectuarea următoarelor operaţiuni.

1. — Aviaţia de recunoaştere (informaţie) execută fotografia de ansamblu a zonei.

2. — Copiile fotografice sunt studiate la biroul de interpretare.

3. — Este ştiut că, în mod normal, o asemenea industrie ocupă o mare suprafaţă, este compusă din elemente de mai multe categorii (pasive, active, vulnerabile, etc.), şi în consecinţă, nu este deloc indicat să se bombardeze toată această suprafaţă, pentrucă: avem nevoe de un număr foarte mare de avioane, se consumă, fără rezultate pozitive, o cantitate considerabilă de bombe.

4. — Pentru a se ameliora această situaţie se ia o fişă specială pe care sunt stabilite (prin studii îndelungate) „punctele nevralgice“ din organizarea unei uzine de tipul celei considerate şi cari devin obiectivele particulare ale bombardamentului.

5. — Intre toate acestea sunt reţinute elementele a căror distrugere opreşte net activitatea fabricei : *a)* Centrala electrică, *b)* Sistemul maşinilor, *c)* Instalaţiile auxiliare (carburanţi, etc.).

6. — Se rezolvă „Problema tehnică de bombardament“ ţinând seama de


In plină acţiune, desen de autorul articolului.



situaţia tactică şi starea meteorologică din sector, acţionându-se fie cu formaţii de mai multe avioane de bombardament atacând, „în valuri succesive", fie cu avioane izolate, atacând succesiv pentru a realiza, la obiectiv masa de foc, care să producă distrugerea sau să realizeze efectul căutat.

V. Ce este un avion de bombardament ?

Este o Unitate aeriană, compusă din: aparat, încărcătură, echipaj.

1. — Aparatul sau aeronava de bombardament, este în acelaş timp: mijloc de transport, cheson de muniţie, ţeavă de tun. Dacă ne gândim la o comparaţie cu artileria, poate fi: monomotor (tip Ju 87 „Stukas"), multimotor (tip Ju 88 cu 2 motoare sau Liberator cu 4 motoare), trebuind să dispună de următoarele performanţe: mare suprafaţă purtătoare (distanţă), mare autonomie de sbor, capacitate de transport considerabilă (combustibil, bombe, armament, etc.), instalaţii tehnice speciale (oxigen, lansatoare, radio, etc.).

2. — Incărcătura este stabilită: ca valoare (tonaj) în funcţie de puterea avionului, ajungând până la 10.000 kgr. încărcătură; ca natură (incendiară, perforantă, explosivă) în funcţie de obiectivul care trebue atacat, ajungând până la 4—5000 kgr. bombe.

3. — Echipajul compus principial din: Comandant de bord (observator şi bombardier), pilot, radio-mitralior, mecanic (trăgător) de bord, este o Unitate morală şi profesională, perfectă, bazată pe: instrucţia profesională, solidaritate, conştiinciozitate, modestie, caracter.

Numai adevărate elemente de elită morală pot să asigure executarea misiunilor aviaţiei de bombardament, cu pricepere, conştiinţă şi putere de sacrificiu.

In concluzie:

Aviaţia de bombardament este instrumentul de acţiune cel mai calificat să lovească brutal şi categoric, „centrele nervoase" ale organismului militar şi economic inamic, paralizându-i toate funcţiunile sale vitale de război.

Ea este un factor ofensiv, prin aceasta un element al victoriei.

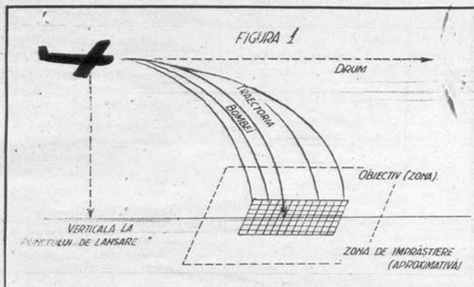
Aviaţia de bombardament este expresia practică cea mai sugestivă a totalului moral şi a valoarei spirituale pe care este capabil să le alimenteze un Stat, conştient de misiunea şi răspunderea sa naţională.

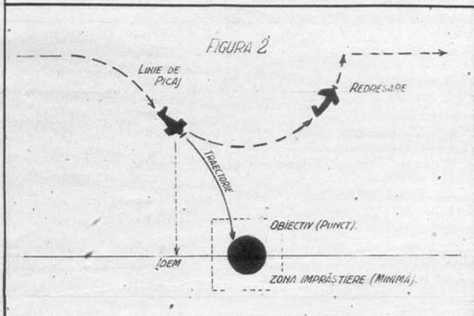
Puterea aeriană, reprezentată şi concentrată în numărul formaţiilor de bombardament, este, în secolul nostru militar, blazonul de nobleţă militară al unui Stat modern.

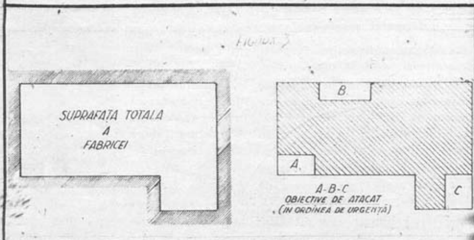
Existenţa unei puternice aviaţii de bombardament însemnează: putere şi elan.

Elemente fundamentale şi eterne, cari — totdeauna — au produs şi au garantat, actul decisiv al Victoriei totale.

Intocmit de:
Cpt. av. MIRCEA-ŞT. CIOROIU



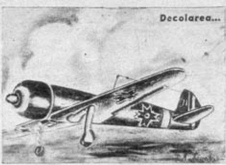


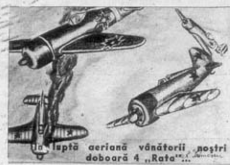


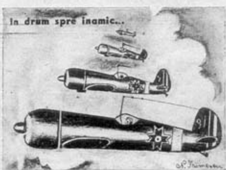
Pentru Tineret



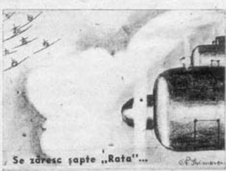
Un aerodrom in... miniatură, executat de elevul Emilian Alexe, cl. VII-a lic. Titu Maiorescu, Bucureşti.

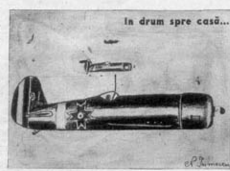


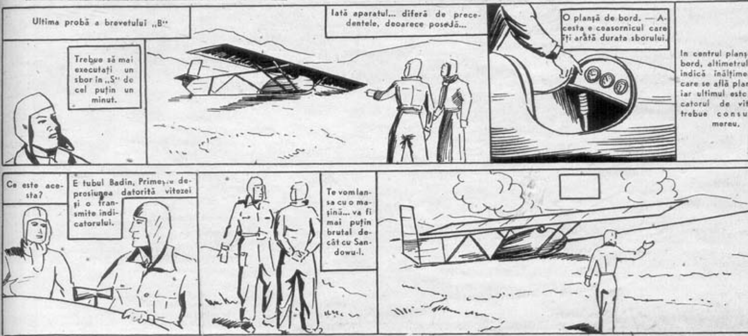






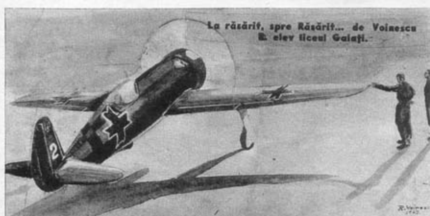






ARIPI ROMÂNEȘTI





La răsărit, spre Răsărit... de Voinescu R. elev liceul Galați.



Luptă aeronavală, de Bardas Iulian, Zincograf.



Stalingrad, de Grigorescu Emanoil, student an I, București.



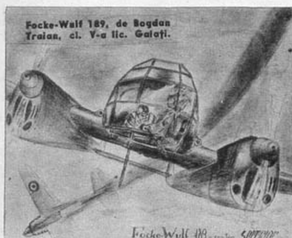
Boppii în luptă, de Stănciulescu M. cl. V-a lic. [illegible] Voevod Mihai, București.



Luptă aeriană, de Peșa Gh. elev lic. Regele Ferdinand, Turda.



Misiune de'nsoțire, de Ovidiu Ionescu-Buftea, student Academia Comercială, București.



Focke-Wulf 189, de Bogdan Traian, cl. V-a lic. Galați.

BOMBE CU VENIN!

I.

Rușii au numeroase escadrile de aviatoare... (ziarele)

Bune de aviatoare
Sunt rusoaicele, găsesc.
Ele sus, pe cer plutesc
Din motiv că sunt... ușoare...

II.

Reflecția unui parașutist relativ la specula actuală.

Când visător spre cerul fumuriu
Privești gândind la toate câte [sânt,
Paradoxal, exclami într'un [târziu
— Păcat că omul trage spre... [pământ...

III.

A apărut „La poarta sufletului meu" de Dem Ben Cârâc (cu un preț realmente ridicat).

La poarta sufletului tău
Am observat cu întristare,
Că stă pe zidul alb și greu
Emblema tristă: De vânzare...

D. TABACU



Atac la sol, de Buiculescu A. cl. VI-a lic. com. N. Bălcescu, București.

Atac la sol, de Borănescu Paul, liceul Șincai, cl. VIII-a, București.



INFORMAŢIUNI

Redacţia revistei „ARIPI ROMÂNEŞTI" roagă pe această cale pe domnii Comandanţi de Comandamente şi Unităţi aviatice aflate pe front, precum şi pe toţi sburătorii cari posedă fotografii, desene, schiţe şi orice fel de alt document care ar interesa acţiunea glorioasă a Aeronauticei noastre în războiul contra bolşevicilor, să le pună la dispoziţia revistei spre a fi publicate în paginile ei. De asemenea vor afla coloanele noastre deschise orice articole, reportagii, schiţe, jurnale personale, etc. în legătură cu războiul nostru aerian, după ce toate aceste documente vor obţine aprobările forurilor în drept pentru a putea fi publicate.

Tot materialul rugăm a ni se trimite pe adresa: Redacţia revistei „ARIPI ROMÂNEŞTI", Strada Sărindar Nr. 9, etaj I, Bucureşti.

REVISTA „Aripi Româneşti" apare în condiţiuni grafice excepţionale, tipărită la fotorotogravură, cu coperţile în culori pe hârtie specială Kunstdruk, ca o continuare a revistei „Magazin Aeronautic". Pentru ca ţelurile de propagandă propuse să fie atinse cât mai complet, revista se vinde numai cu 15 lei exemplarul, iar abonamentul pentru public s'a fixat la lei 360 anual. Revista va continua să apară bilunar, la 10 şi 25 ale fiecărei luni.

✱

Dat fiind marele succes pe care îl are rezervarea în cadrul acestei reviste a unor pagini în care se publică desene executate de tinerii studenţi şi elevi, Direcţiunea revistei „Aripi Româneşti" a hotărît organizarea unei expoziţii în Capitală, cu desene (cărbune, creion gravură) şi tablouri în culori (acuarelă, pastel, ulei) executate de studenţi şi elevi.

Dimensiunile tablourilor vor fi fixate de fiecare candidat după necesităţile sale artistice.

Relaţiuni ample vom publica în numerele viitoare ale revistei.



D. Dr. Meseşan Traian, chestorul oraşului Timişoara, un iubitor şi admirator al aviaţiei noastre, care dela apariţia revistei „Aripi Româneşti" (fost Magazin Aeronautic) ne acordă un preţios concurs sufletesc pentru o bună propagandă aeriană şi pentru pătrunderea în Banat a publicaţiei noastre româneşti şi patriotice.

✱

In curând va apare „FOC PE VATRA AŞTEPTĂRILOR" de C. Coravu.

După romanul „Crucea de Fier", care a obţinut un deosebit succes, prima ediţie epuizându-se numai în câteva săptămâni, d. C. Coravu va apare peste câteva zile cu un nou volum, „Foc pe Vatra Aşteptărilor", alcătuit dintr'un buchet de schiţe, de un realism sguduitor, în fiecare fiind conturat cu condeiul scriitorului de înaltă simţire, epopeea unui erou al aerului din războiul actual.

Printr'o credinţă dusă la mistic şi desbrăcaţi de orice deşertăciune omenească, luptătorii văzduhului strălucesc ca niştre aştri, ce vor lumina peste veacuri.

Un fin psiholog şi mânuitor al unui stil decorativ prin bogăţia imaginilor, d. C. Coravu trăieşte cu eroii săi isprăvile legendare şi omenescul firei lor.

POŞTA REDACŢIEI

✱ **Unei „sburătoare".** Fotografia apărută în Nr. 36, în care chipul Sf. Anton de Padova se află lângă un avion, este luată dintr'o escadrilă italiană aflată pe frontul mediteranian.

✱ **Spiridon Vasile, elev cl. II-a Galaţi.** Desenele trimise nu sunt rele, însă primind altele... mai bune, nu le-am putut încă publica.

✱ **D-rei Hriţu C. cu Viorica, Bucureşti.** Iţi mulţumim, duduie, pentru bunele aprecieri. Suntem convinşi că eşti o foarte bună română. Poezia trimisă însă nu se poate publica din... lipsă de spaţiu.

✱ **D-na Aura Rusiki (P.P.).** In timp de război nu funcţionează şcoli de pilotaj pentru femei.

✱ **Dumitrescu Ştefan, elev, Chirnogi—Ilfov** La primirea sumei vom începe să vă servim abonamentul.

✱ **Ionescu Sebastian, cl. II-a A, liceul Sfântul Andrei, Bucureşti.** Desenele se execută pe hârtie neliniată. In viitor ţineţi seamă de această cerinţă tehnică a revistei.

✱ **Mircea Hentze — Carmen-Sylva.** Nu publicăm decât desene cu caracter aviatic.

„ARIPI ROMÂNEŞTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacţia şi Administraţia: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU şi GION.

Costul abonamentelor: Intreprinderi, fabrici, Instituţiuni de Stat şi particulare, de sprijin: dela lei 5000, obişnuite: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 360 anual. Un exemplar lei 15.

Tipografia Soc. Naţională de Editură şi Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", Bucureşti Str. Sărindar, 5-7-9- inmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com Bucureşti. — Tipărită în ziua de 23 IV-943.

Taxa poştală plătită în numerar conform aprobării Nr. 235920/1943 a Direcţiei Generale P. T. T.



CEC
CASA NATIONALA DE ECONOMII
SI CECURI POSTALE

LIBRET
DE
ECONOMII

Iată
semnele siguranței!

PHILIPS RADIO



INTREPRINDERILE

INGINER CONST. LUCULESCU

SEDIUL: STRADA VASILE LASCAR NR. 27, BUCUREȘTI

TELEFON: 2.05.62

SECȚIA CONSTRUCTII

ANTREPRIZĂ DE LUCRĂRI

MILITARE, PUBLICE

ȘI PARTICULARE

SECȚIA INDUSTRIALA

TEXTILE, CHIMICALE

MATERIALE CONSTRUCȚII

(CHERESTEA,

CARTON ASFALTAT

PLĂCI IZOLATOARE)

SECȚIA FORESTIERĂ

EXPLOATAREA REGIUNEI BREAZA, POJORÂTA - BUCOVINA

E. WOLFF S. A. R.

FONDAT IN BUCUREȘTI IN ANUL 1877

Administrația și Fabrica Str. Dr. Istrate Nr. 7, Tel. 5.19.66 — Birou Tehnic Str. Bălăceanu Nr. 3 Tel. 3.34.20

CAZANE DE ABURI DE ORICE TIP, CONSTRUCȚIUNI DE FIER, PODURI RULANTE, REPARAȚIUNI DE MAȘINI, REZERVOARE, ARMAMENT, ÎNCALZIRI CENTRALE, UZINE MARI DE ABURI, ÎN CONLUCRARE CU: BORSIG-BERLIN ȘI VEREINIGTE, ECONOMISER-WERKE, ELECTROCARE, BLEICHERT MAȘINI „KRUPP"



WOLFF-MAȘINI S. A. R.

Birou de reprezentanțe și depozit de vânzare București Strada Bălăceanu Nr. 3, Telefon: 3.34.20

MOTOARE „DEUTZ" STRUNGURI ȘI AUTOMATE DE PRECIZIE, MAȘINI DE FREZAT-RABOTEZE, MAȘINI PENTRU PRELUCRAT LEMNUL, INSTALAȚII DE BUCĂTĂRII ȘI SPĂLĂTORII, MAȘINI ȘI CUPTOARE PENTRU BRUTĂRII, MACARALE ȘI TROLIURI, POMPE-VENTILATOARE, MAȘINI-UNELTE, MAȘINI DE ÎNCERCAT MATERIALE, ARMĂTURI PENTRU CAZANE ȘI TOATE ARTICOLELE TECHNICE.



ARIPI ROMÂNEȘTI



† EROUL ADJUTANT AVIATOR CAMENCIANU EUGEN CAVALER AL ORDINULUI „VIRTUTEA AERONAUTICĂ", 7 AVIOANE INAMICE DOBORÎTE, OMOLOGATE, 3 AVIOANE INAMICE DOBORÎTE NEOM OGATE

LEI 30